Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 80

«ЖИГУЛИ» И РОЖДЕНИЕ «НИВЫ»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00080
9 772618 724302

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 80, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 26.12.2019.
Дата выхода в свет: 12.03.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © РИА Новости; 7 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Павел Кричевцов/Фотобанк Лори; 8 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © РИА Новости; 9-11 © частная коллекция.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка панели внутреннего пола

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

«Жигули» и рождение «Нивы»

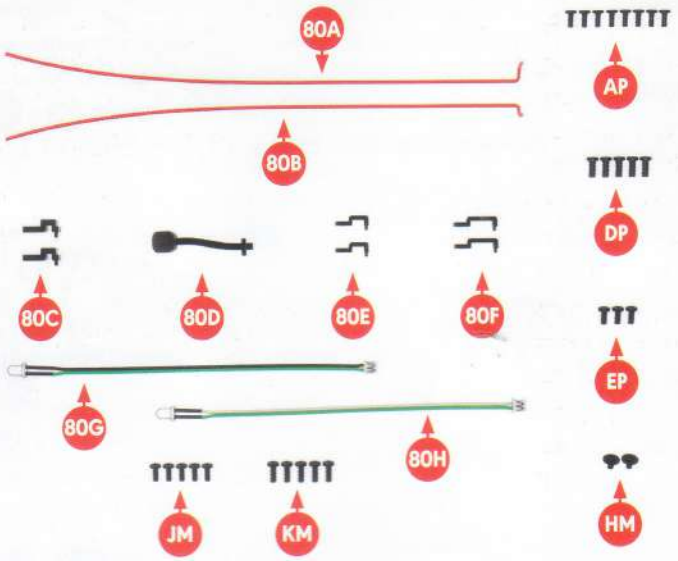
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Советский престиж – ЗИМ (ГАЗ-12)

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка панели внутреннего пола

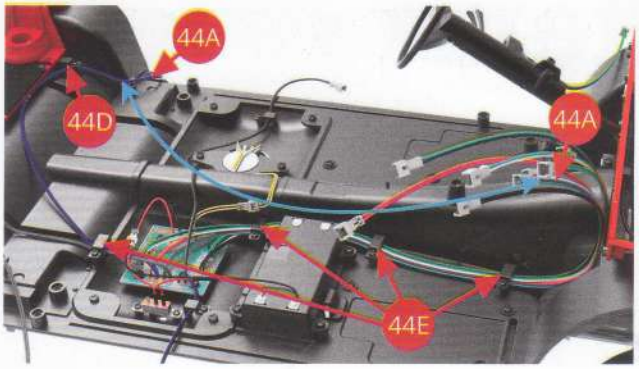
Используя полученные с этим номером детали, смонтируйте панель внутреннего пола на полу кузова.



- 80A Левая пружина крышки багажника
- 80B Правая пружина крышки багажника
- 80C Кронштейн (2 шт.)
- 80D Педаль тормоза
- 80E Короткий зажим (2 шт.)
- 80F Длинный зажим (2 шт.)
- 80G Кабель левой фары (черно-зеленый)
- 80H Кабель правой фары (бело-зеленый)
- AP Винт M1,7 × 4,0 мм (8 шт.)
- DP Винт M2,3 × 5,0 мм (5 шт.)
- EP Винт M2,0 × 4,0 мм (3 шт.)
- HM Винт M1,7 × 3,0 × 5,0 мм (2 шт.)
- JM Винт M1,7 × 4,0 мм (5 шт.)
- KM Винт M2,0 × 5,0 мм (5 шт.)

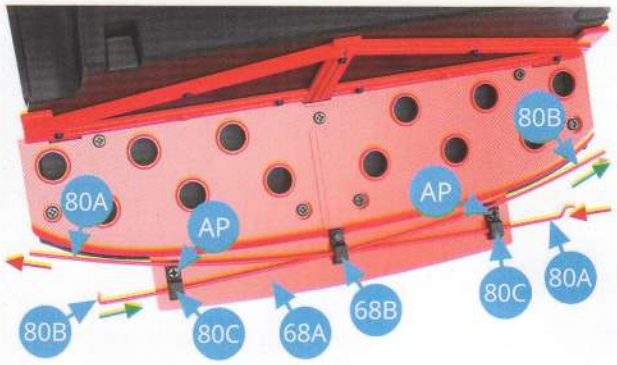
Схема сборки

1



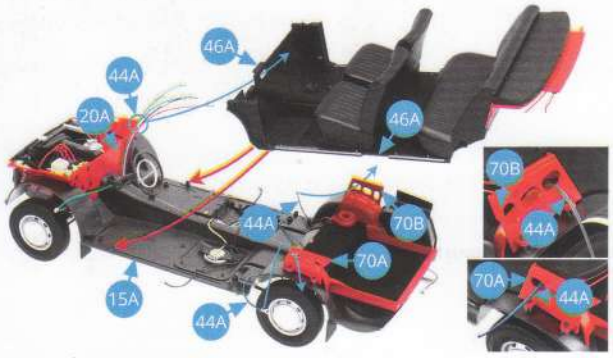
Освобождая поочередно зажимы 44E и 44D, поменяйте местами провода 44A: зелено-голубой (справа) и голубой (слева вверху), как указано голубой стрелкой. Затем затяните снова зажимы 44E и 44D.

2



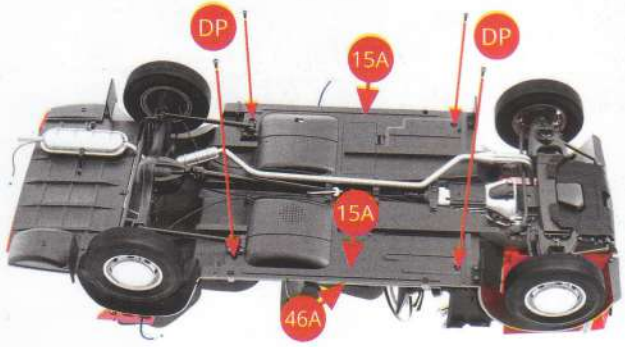
Установите два кронштейна 80C на обратную сторону полки задка 68A и закрепите двумя винтами AP. Проденьте левую пружину крышки багажника 80A через кронштейны 80C и 68B (красные стрелки). Проденьте правую пружину крышки багажника 80B через кронштейны 80C и 68B (зеленые стрелки).

3



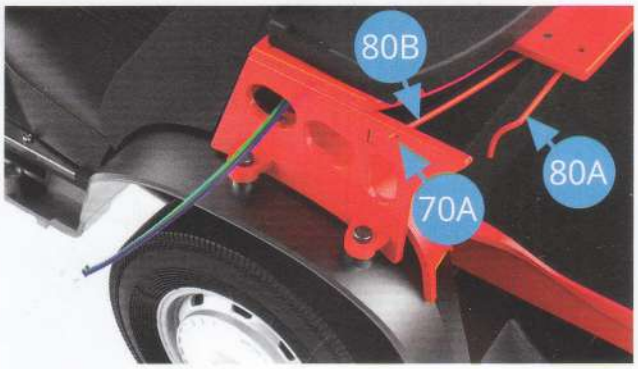
Проведите зелено-голубой провод 44A через переднее отверстие в левой опоре полки задка 70A. Проведите серый провод 44A через переднее отверстие в правой опоре 70B. Устанавливая панель внутреннего пола 46A на пол кузова 15A, проденьте через ее переднее окошко восемь проводов, торчащих около щитка моторного отсека 20A: голубой, белый, зеленый, красный, черный, бело-зеленый, бело-красный и черно-зеленый (см. также шаг 7 этой сборки).

4



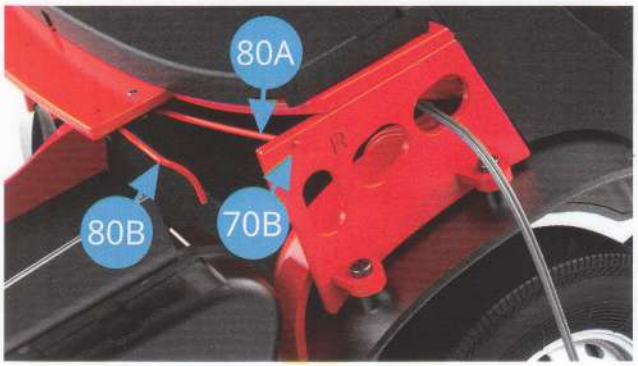
Закрепите панель внутреннего пола 46A на полу кузова 15A четырьмя винтами DP снизу.

5



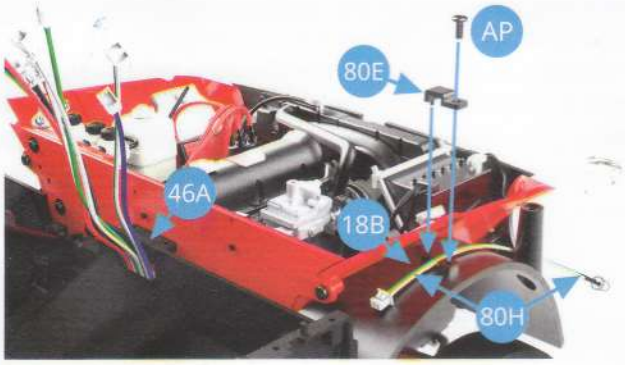
Проденьте прямой конец правой пружины крышки багажника 80B в отверстие на левой опоре задка 70A.

6



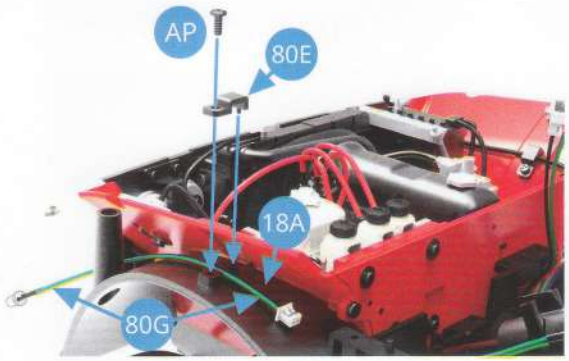
Проденьте прямой конец левой пружины крышки багажника 80A в отверстие на правой опоре задка 70B.

7



Закрепите кабель правой фары (бело-зеленый) 80H на переднем правом подкрылке 18B с помощью короткого зажима 80E и винта AP.

8



Закрепите кабель левой фары (черно-зеленый) 80G на переднем левом подкрылке 18A с помощью зажима 80E и винта AP. Детали 80D, 80F и винты EP, HM, JM, KM понадобятся в следующих двух номерах.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

«Жигули» и рождение «Нивы»

«Жигули», без сомнения, культовая марка, выдержавшая проверку временем. Однако практически все время ее существования рядом упоминался и другой не менее известный бренд – «Нива».

«Нива» – это второй по значению бренд Волжского автозавода, да и сам автомобиль, выпускающийся до сих пор, стал поистине легендарным. Смело можно утверждать, что «Жигули» и «Нива» стали лицом АвтоВАЗа.

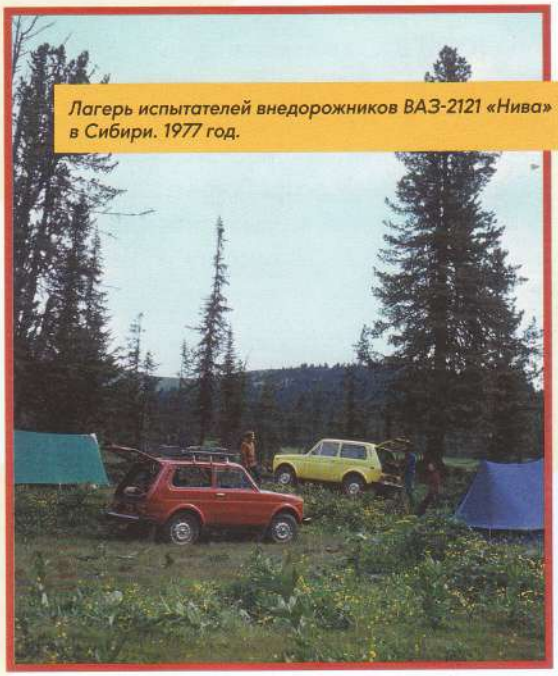
Типаж автопрома

Типаж – это экономически оптимальная по номенклатуре и техническим параметрам совокупность машин, составляющая типоразмерные ряды, в которых автомобили объединены общностью назначения в народном хозяйстве.

Типаж составляют на основе классификационных параметров раздельно по видам автомобилей и пересматривают каждые 5–10 лет. Такими параметрами для типажа легковых автомобилей служат рабочий объем и собственная масса. В типаже отражены класс, группа, колесная формула, число мест, допустимая масса груза, полная масса, рабочий

Автомобили, выпущенные на Волжском автомобильном заводе. 1983 год.

Внедорожник ВАЗ-2121 «Нива» на испытаниях в Сибири. 1977 год.



Лагерь испытателей внедорожников ВАЗ-2121 «Нива» в Сибири. 1977 год.

объем и максимальная скорость, время разгона с места до 100 км/ч, пробег до капитального ремонта, трудоемкость обслуживания на 1000 км пробега. Срок действия последних разработанных в советское время типажей закончился в 1995 году.

К чему это все? Да к тому, что в 1960-е годы в Советском Союзе активно прорабатывался так называемый «типаж» Минавтопрома на 1971–1980 годы. К 1970 году работа эта была в основном завершена. В ее рамках в числе прочего были созданы прототипы внедорожников «Москвич-415» и «Москвич-416», а также Иж-14. Но к серийному производству эти автомобили готовы не были, представляя собой скорее концепт-кары. Не остался в стороне и ВАЗ. Инициативное предложение о разработке внедорожника для жителей села выдвинул главный конструктор ВАЗа В. С. Соловьев. Это предложение окончательно оформилось в правительственное задание летом 1970 года, когда председатель Совета министров СССР А. Н. Косыгин поставил перед коллективами ВАЗа, АЗЛК и Ижмаша задачу создать автомобиль повышенной проходимости, но с комфортом массовых легковых моделей.

Опытные образцы

Первые опытные образцы, по сути, представляли собой ходовые макеты-носители агрегатов с предельно простым несущим кузовом. Его сделали открытым, с брезентовым верхом. Сняв тент и откинув вперед рамку ветрового стекла, можно было «разложить» автомобиль в невысокую плоскую «тележку». До знакомой всем «Нивы» было еще далеко.

Внедорожник ВАЗ-2121 «Нива».

Задание правительства

В один из летних дней 1970 года в отделе главного конструктора (ОГК) ВАЗа ожидали Председателя Совмина СССР А. Н. Косыгина. Высокий гость прибыл в Тольятти, чтобы лично убедиться, во что конкретно вылились многомиллиардные затраты на строительство этого суперавтогиганта.

Из перспективных разработок в ОГК на тот момент имелся лишь сделанный итальянцами металло-гипсовый макет «автомобиля № 2» (по проекту «FIAT-ВАЗ» так именовался подготавливаемый к производству «люксовый» вариант «Жигулей», впоследствии получивший индекс ВАЗ-2103). Осмотрев его, Косыгин сказал: «Ну ладно, поставите вы эту машину на производство, а потом? Работа с "Фиат" на этом заканчивается (так обусловлено контрактом), и дальше придется надеяться только на себя. Так вот, первым вашим самостоятельным шагом должно быть создание автомобиля повышенной проходимости на базе "Жигулей" для наших сельчан. А они невольно оказались обделенными: миллионам горожан мы дадим сейчас современный легковой автомобиль, а для села он малопригоден, особенно для нашей "глубинки"».

Поиск решения

В апреле 1971 года на ВАЗе состоялся первый технический совет, на котором обсуждалась конструкция будущего автомобиля. В числе прочего предлагался вариант с рамным кузовом, зависимой подвеской и барабанными тормозами. В противовес предлагались и другие варианты, порой самые радикальные, вроде поперечной компоновочной схемы и независимой подвески.

В результате обсуждения выявились два принципиально возможных подхода. Первый – очень простой и заманчивый: приподняв над землей кузов ВАЗ-2101, «подкатить» под него передний ведущий мост. У сторонников такой конструкции был достаточно мощный аргумент – максимальная унификация

Автомобиль ВАЗ-Э2121.

с действующим производством. Да и опыт создания таких конструкций уже имелся, достаточно вспомнить довоенный ГАЗ-61, послевоенные «Москвич-410» и ГАЗ-72. У всех этих машин имелись существенные недостатки: недостаточная жесткость четырехдверного кузова, высокий центр тяжести, большие свесы, ограничивавшие проходимость, и т. д.

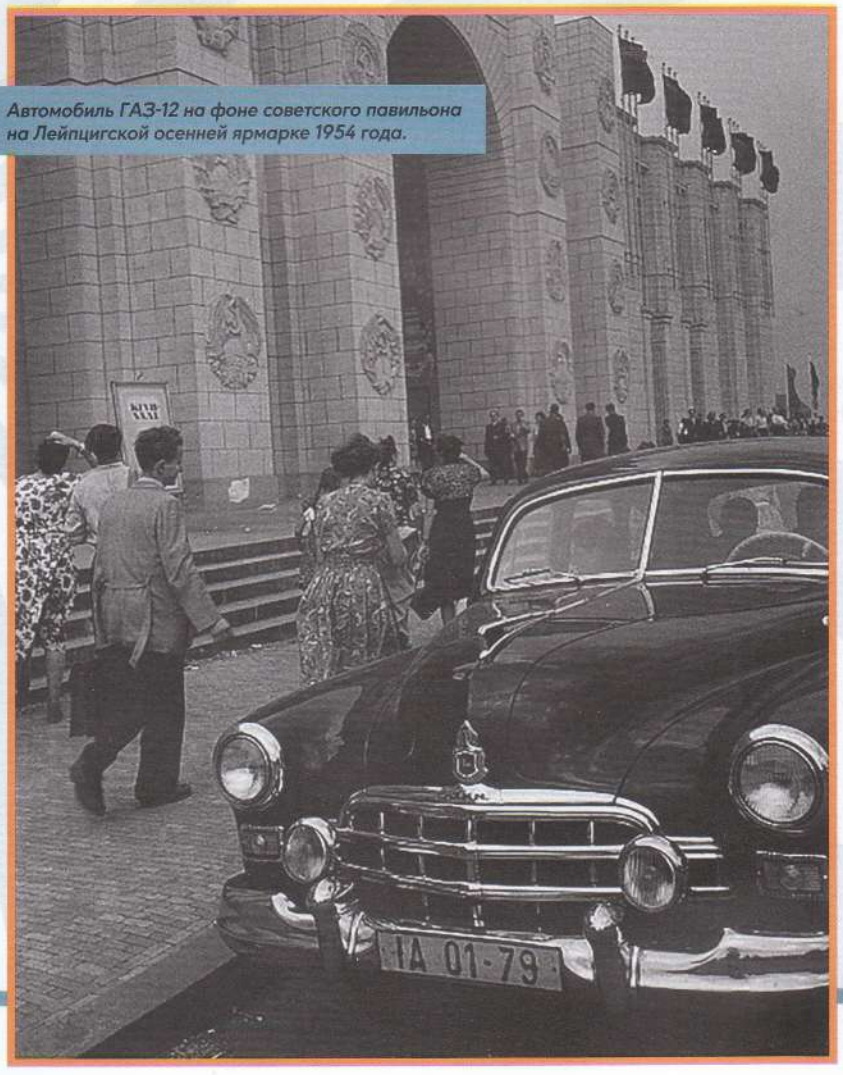
По этой причине с самого начала на ВАЗе решили идти другим путем – делать полностью оригинальную машину с несущим кузовом, стараясь использовать, насколько это возможно (в пределах здравого смысла, конечно), узлы и детали базовой легковой машины ВАЗ-2101. Такое решение полностью поддержал и директор завода В. Н. Поляков. Надо сказать, что подобная стратегия полностью себя оправдала. Долго мучиться с компоновочной схемой не пришлось – она получилась сама собой, так как новый автомобиль создавался на базе «Жигулей», а значит, должен был быть переднемоторным с продольным расположением двигателя. Кузов решили делать двухдверным.

Ведущим конструктором новой машины был назначен Петр Михайлович Прусов. Проектирование началось летом 1971 года, а уже в апреле 1972-го были изготовлены два первых опытных образца – ВАЗ-Э2121.

Проходная Волжского автомобильного завода: закончилась очередная смена. 1973 год.

Советский престиж – ЗИМ (ГАЗ-12)

В первые послевоенные годы в СССР были запущены в производство легковые автомобили М-20 «Победа» и ЗИС-110. Однако ни тот, ни другой не подходили в качестве персональных автомобилей для партийной, государственной и хозяйственной номенклатуры среднего звена.



Автомобиль ГАЗ-12 на фоне советского павильона на Лейпцигской осенней ярмарке 1954 года.

Автомобиль ГАЗ-12 в Донецке.

Перед коллективом Горьковского автозавода имени В. М. Молотова в мае 1948 года была поставлена задача создания представительского автомобиля второго эшелона, который должен был занять промежуточное положение между «Победой» и ЗИСом.

Представительский седан

Несмотря на настоятельные рекомендации Минавтопрома, главный конструктор ГАЗа А. А. Липгарт не стал копировать американский «Бьюик» (Buick), а решил спроектировать оригинальный автомобиль с максимальным использованием в его конструкции выпускаемых заводом узлов и агрегатов. Решение главного конструктора базировалась на опыте создания «Победы» – машины с несущим кузовом понтонного типа. Именно таким виделся Липгарту и будущий ГАЗ-12 (ЗИМ).

Отказ от рамы позволял сэкономить время и существенно облегчить машину, что было немаловажно в условиях отсутствия двигателя необходимой мощности. На ЗИМе пришлось использовать еще довоенный 6-цилиндровый двигатель ГАЗ-11. Планировалось при этом форсировать мотор. Кроме того, Липгарт поставил задачу добиться максимальной унификации с уже выпускавшимися на заводе автомобилями, и эта задача была

Автомобиль ЗИМ ГАЗ-12 в Риге.

Такси ЗИМ

У советских людей была возможность воспользоваться престижной машиной либо совершенно бесплатно (скорая помощь), либо за относительно приемлемые деньги (такси). Первые таксомоторы ЗИМ появились в Москве летом 1952 года. Эти машины были окрашены в светло-серый цвет с белой полосой шашечек. В 1958 году в Москве имелось 328 таких машин, которые эксплуатировались до 1960 года.

успешно решена – ЗИМ почти на 50 % был унифицирован по узлам и агрегатам с «Победой», грузовиком ГАЗ-51, проектировавшимся в это время ГАЗ-69 и др.

7 ноября 1949 года опытный экземпляр ГАЗ-12 ЗИМ принял участие в праздничной демонстрации в Горьком. А еще через три месяца – 15 февраля 1950 года – автомобиль был продемонстрирован в Московском Кремле И. В. Сталину. Как утверждали очевидцы, машина понравилась руководству, и Сталин похвалил ЗИМ.

ЗИМ выпускался в заметно бóльших количествах, чем ЗИС-110 – горьковских машин было изготовлено более чем в 10 раз больше. По этой причине они довольно быстро стали появляться на улицах. Следует отметить, что ЗИМ был самым демократичным из всех отечественных представительских автомобилей – это был единственный лимузин, поступавший в розничную продажу. Впрочем, преувеличивать значение этого факта не стоит. ЗИМ стоил 40 тыс. рублей («Победа» – 16 тыс.), что было для большинства советских людей совершенно заоблачной суммой (учитель получал 900 руб. в месяц, молодой инженер – 1100 руб.). Так что очереди за ЗИМами не выстраивались, а их основными покупателями были представители советской научной и творческой элиты из числа тех, кому напрямую персональный автомобиль не полагался. Тем не менее такие «частные» автомобили управлялись зачастую персональными водителями, обслуживались и хранились в государственных гаражах.

Конструкция автомобиля

ЗИМ имел закрытый, цельнометаллический, четырехдверный кузов несущего типа. Сиденья располагались в три ряда, причем средние кресла-страпонтены были откидными, убирающимися в спинку переднего дивана.

Кузов состоял из каркаса и облицовочных панелей. Чтобы наружные шумы не проникали в салон, его пол, щиток передка и арки колес оклеивались шумоизолирующими материалами. Помимо этого, внутренние поверхности кузова, «крыльев» и брызговиков покрывались специальной мастикой. Передние двери открывались по ходу автомобиля, задние – против хода. Каждая из дверей имела стеклоподъемник и замок.

Для ЗИМа была разработана новая коробка передач – впервые в истории завода она имела синхронизаторы на второй и третьей передачах (при отсутствии синхронизаторов

Автомобиль ГАЗ-12.

шоферам приходилось переключать передачи с двойным выжимом педали сцеплении и перегазовкой). Рычаг переключения передач установили на рулевую колонку. Не имело аналогов в отечественном автомобилестроении и использование гидромуфты, располагавшейся между двигателем и сцеплением. Гидромуфта обеспечивала автомобилю недосягаемую ранее плавность хода и хорошую приспосабливаемость мотора к дорожным условиям.

Чтобы повысить эффективность торможения достаточно тяжелого автомобиля, конструкторы впервые в нашей стране применили барабанные тормоза с двумя ведущими колодками, каждая из которых имела привод от своего рабочего гидроцилиндра.

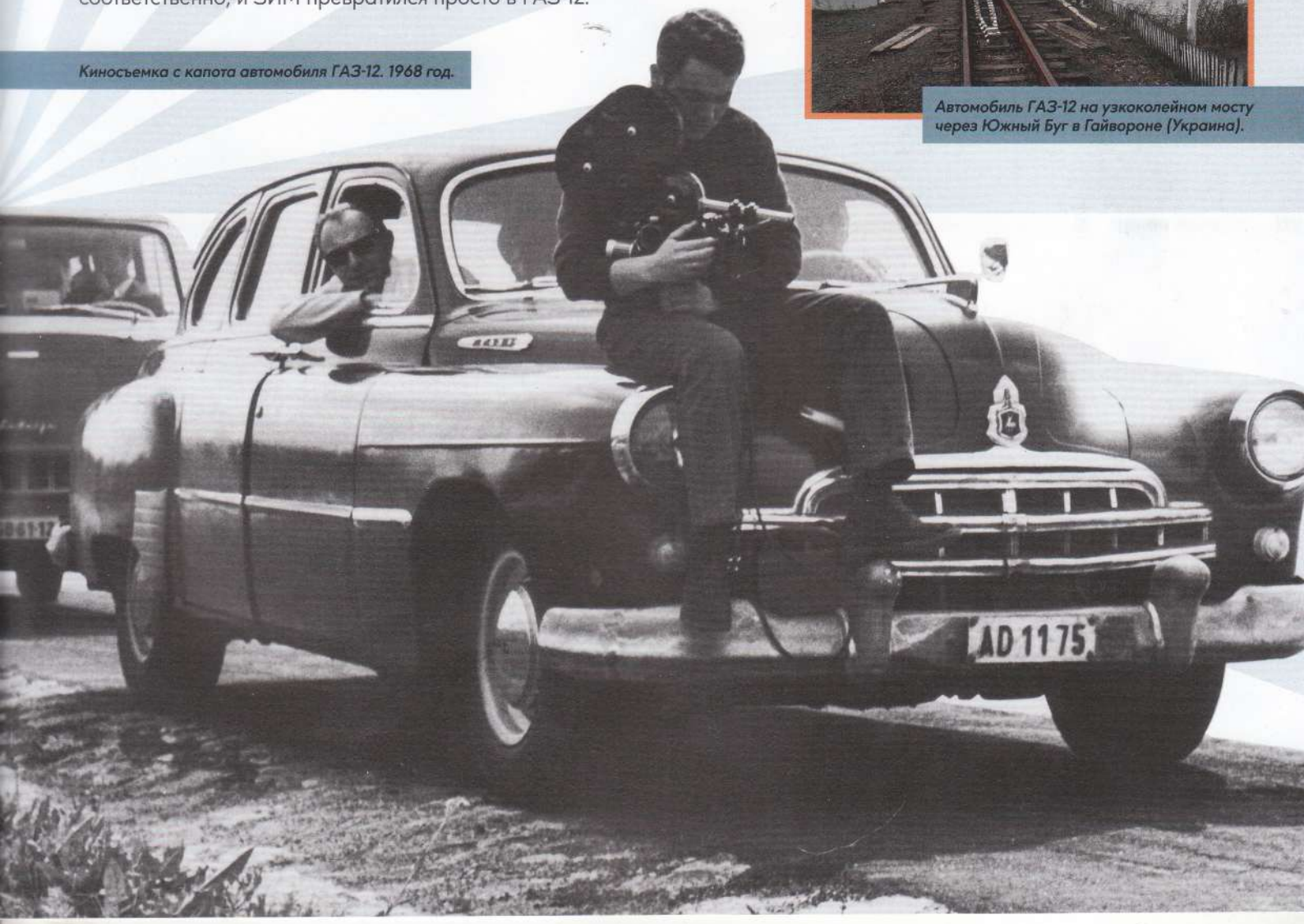
Салон автомобиля ЗИМ был высококачественно оборудован и отделан. Все металлические части были покрыты декоративным покрытием, имитирующим лакированные деревянные панели. Обилие хромированных элементов и блестящего светлого пластика «под слоновую кость» придавало салону положенную автомобилю этого класса атмосферу роскоши, а отделка «под дерево», плотные ковры на полу и обивочные ткани (плотный драп типа шинельного сукна) – домашнего уюта.

За 10 лет серийного выпуска было изготовлено 21 527 автомобилей ЗИМ. В 1957 году в связи «разгромом антипартийной группы Молотова, Маленкова, Кагановича и примкнувшего к ним Шепилова» из названия Горьковского автозавода исчезла фамилия Молотова – соответственно, и ЗИМ превратился просто в ГАЗ-12.

Автомобиль ГАЗ-12 в Амстердаме. 1954 год.

Автомобиль ГАЗ-12 на узкоколейном мосту через Южный Буг в Гайвороне (Украина).

Киносъемка с капота автомобиля ГАЗ-12. 1968 год.



В НОМЕРЕ 81

- МОНТАЖ ПЕДАЛЕЙ УПРАВЛЕНИЯ И ПОДКЛЮЧЕНИЕ ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ
- «МЕРСЕДЕС 35 PS»: ПЕРВАЯ СЕНСАЦИЯ БРЕНДА

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ВНУТРЕННИЙ ОБОД КОЛЕСА
- НАРУЖНЫЙ КОЛЕСНЫЙ ДИСК
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!